

# BIBLIOTHEQUE de TRAVAIL

Revue périodique, paraissant tous les 2 mois

**A. CARLIER**  
Histoire du Véhicule

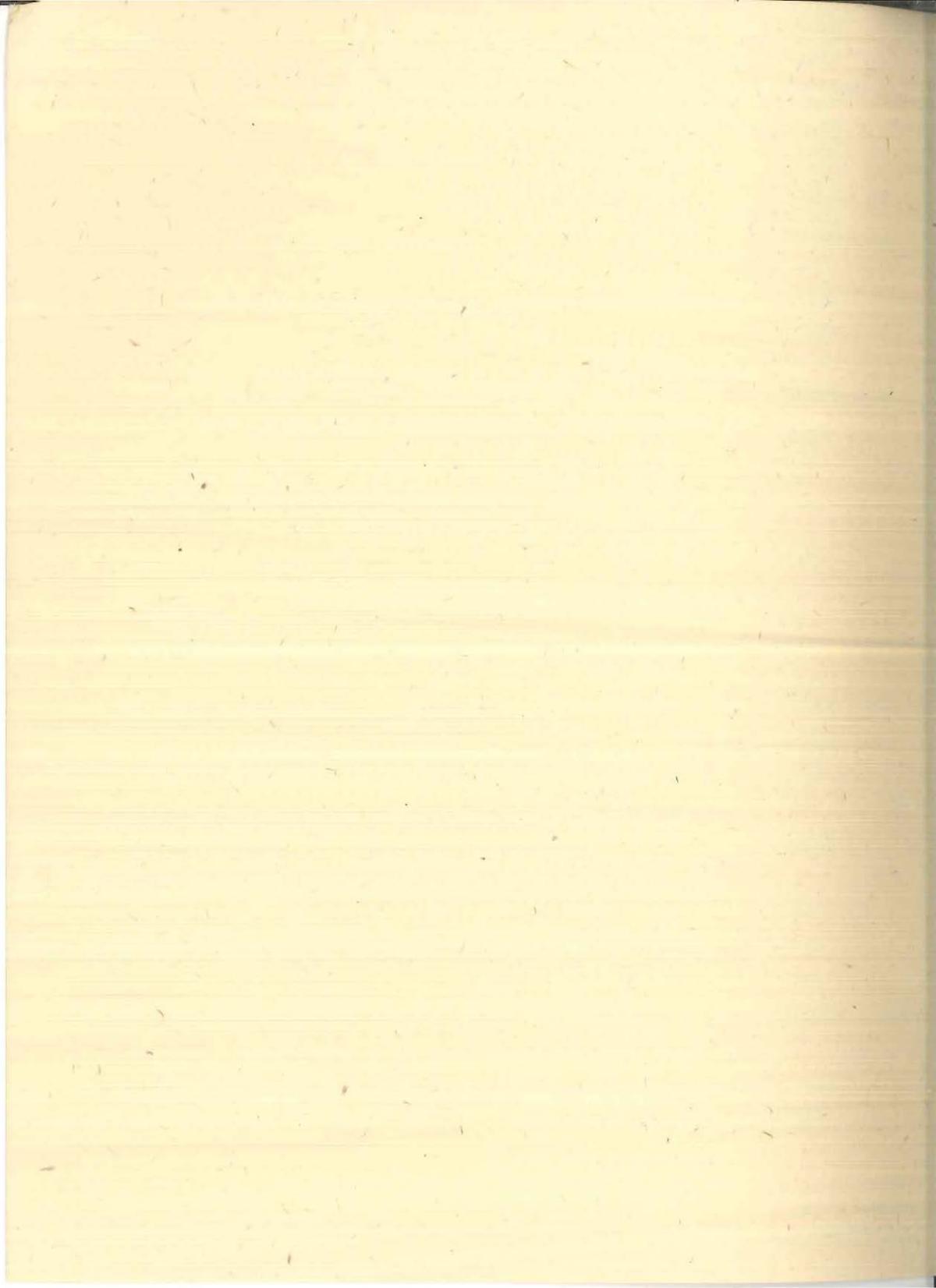


## **CHARIOTS ET CARROSSES**

**1**

L'Imprimerie à L'École  
Saint-Paul (A.-M.)

Février 1932





## A. CARLIER

---

# HISTOIRE DU VÉHICULE

---

### Les Véhicules à traction animale

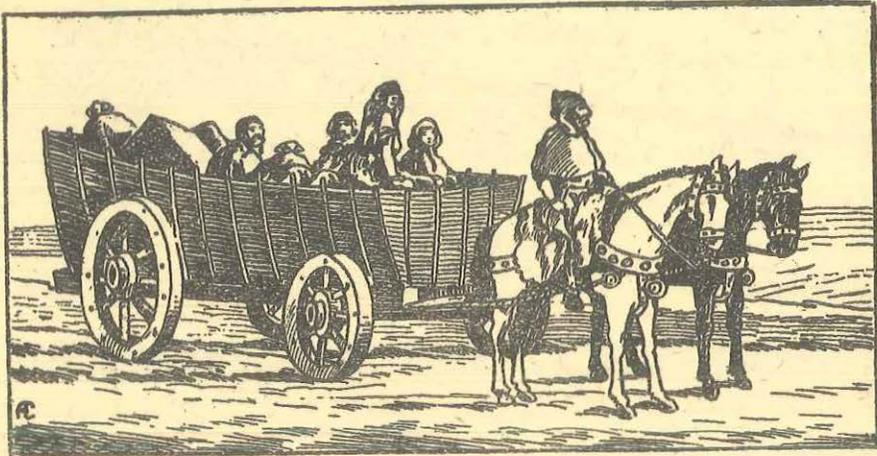
Rechercher l'origine du véhicule à roues est une tâche actuellement impossible.

Les hommes préhistoriques ont-ils connu la voiture ? Nul ne le sait. Dès que le principe de la roue fut connu, la voiture dut l'être ; mais l'époque où apparut la roue est restée profondément inconnue.

Nous étudierons plus spécialement ici l'évolution du véhicule en France depuis la période gauloise et romaine jusqu'à nos jours. Les mêmes véhicules se retrouvent d'ailleurs dans tous les pays du monde, adaptés plutôt à la nature du sol et aux besoins économiques qu'à la diversité des races.

L'évolution elle-même, telle que vous allez la voir et la comprendre, n'a pas été réalisée partout au même rythme et il serait facile de trouver encore, en usage dans certaines vallées de nos montagnes, des véhicules dont la conception remonte aux premiers siècles de notre ère.

Notre but est justement ici de vous faire réfléchir aux causes qui ont suscité l'évolution du véhicule et aux conséquences économiques et sociales de cette évolution.



La BENNA Gauloise (d'après un bas-relief de la colonne de Marc-Aurèle)

## En Gaule

Les Gaulois ont-ils connu le véhicule à roues? La chose n'est pas douteuse. On a découvert, dans les grandes tombes de la Champagne, qui datent du 4<sup>e</sup> ou du 5<sup>e</sup> siècle avant J.-C., des jantes et des essieux métalliques appartenant à des chars analogues à ceux qu'employaient vers la même époque les Etrusques et les Italiotes.

Mais le char de guerre était déjà abandonné par nos ancêtres au moment de l'invasion de Jules César. On croit savoir que les Gaulois possédèrent alors des « Bennas », grands chariots en osier tressé, montés sur quatre roues, peut-être pleines. Les Romains adoptèrent à leur tour ces véhicules qui nous sont représentés sur les bas reliefs de la colonne de Marc Aurèle à Rome. A en juger par ces sculptures, ces vastes chariots servaient à transporter toute une famille au cours de ses déplacements.

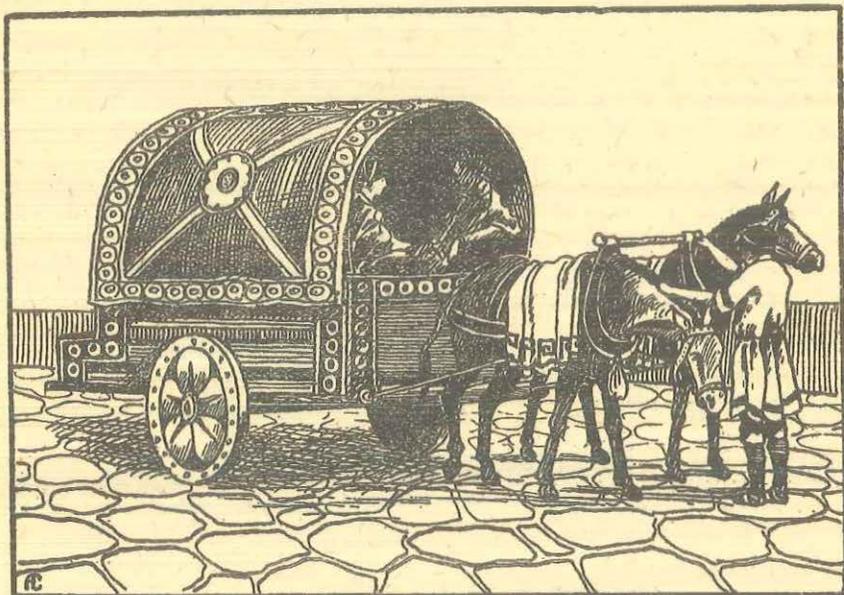
Nous sommes mieux renseignés sur la période de la domination romaine (1<sup>er</sup> au 4<sup>e</sup> siècle). Sur les routes gauloises, refaites et magnifiques, sur les dallages des villes, circulèrent plusieurs types de véhicules importés d'Italie.

On ne peut qu'en citer quelques-uns :

Le « Currus » d'abord, char léger, monté sur deux roues, ouvert par derrière et fait pour contenir deux personnes debout. Ces chars étaient en bois recouvert de bronze. Ils servaient peut être à la promenade, à coup sûr aux courses. Ils dérivait directement de l'ancien char de guerre.

L'« esseda » était une variante du « Currus ». Elle était ouverte du côté des chevaux, fermée vers l'arrière.

Le « Carpentum », caisse vaste, bâchée, équilibrée sur une paire de roues centrales et traînée par des mulets, était la voiture des dames Gallo-Romaines.



CARPENTUM ROMAIN (d'après peinture de vase donnée dans *Micali*)

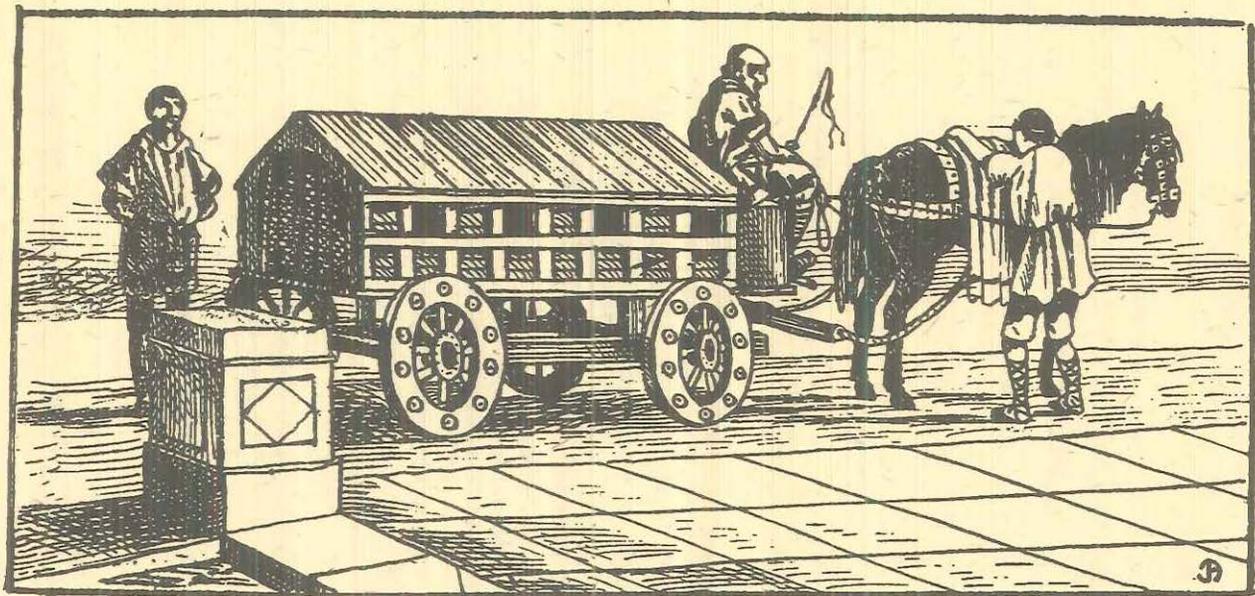
L' « Arcera », chariot couvert, long et bas, à quatre roues, où le voyageur s'étendait de son long sur des coussins et des oreillers. L'Arcera servait au transport des malades, des blessés et des riches fainéants, lesquels, on le sait, ont toujours abondé.

La « Rheda », spacieuse voiture découverte, garnie de sièges et qui pouvait contenir 8 ou 10 personnes.

Aucun de ces véhicules n'était suspendu, ce qui rendait impossible, même sur les belles dalles des cités, toute allure rapide. Ces véhicules n'étaient d'ailleurs que des équipages de simple agrément, destinés à la promenade.

Le véhicule vraiment intéressant de l'époque, c'est le « Cesium », chaise légère à deux places et à deux roues, munie d'un long timon, et qu'on attelait de trois chevaux, le troisième placé en flèche. Cette voiture servait au transport des courriers et des voyageurs pressés. On la lançait à fond de train sur les grandes routes, au galop. On relayait à chacune des hostelleries établies de distance en distance sous le règne d'Auguste. On pouvait alors aller vite sur les belles chaussées romaines, absolument rectilignes, où tout obstacle s'apercevait de loin et sur lesquelles on pouvait croiser et doubler sans danger les véhicules plus lents, puisque ces chaussées avaient 17 m. 70 de large.

Evidemment, il fallait des conducteurs éprouvés et des voyageurs endurants pour résister, pendant des heures, aux cahots et aux bondissements que devaient subir sur les dalles de pierre ces chaises légères, posées directement sur l'axe des roues. Mais, du moins, ces « cisiums » allaient à une belle allure.



ARCERA ROMAINE (d'après le marbre funéraire du Musée de Bade)

On abattait régulièrement 100 milles par jour, soit 160 km. Le trajet de Lutèce (Paris) à Massilia (Marseille) demandait alors 5 jours et demi. Cette vitesse ne fut plus jamais atteinte en France avant la construction des chemins de fer, puisque lorsque ceux-ci furent lancés « dix-huit » siècles plus tard, les meilleures chaises-de-poste mettaient 9 jours pour couvrir le même trajet Paris-Marseille. Jusqu'à l'apparition de la locomotive, le « Cisium » romain a donc été le véhicule le plus rapide que l'homme ait créé.



CISIUM POSTAL ROMAIN (d'après le bas-relief du monument d'Igel)

Cette vitesse était d'ailleurs due non seulement à l'excellence du véhicule, mais aussi à l'état favorable des routes et à la parfaite organisation des relais.

L'administration impériale louait ces « cisiums » aux gens riches qui pouvaient ainsi voyager rapidement ; elle assurait aussi les relais d'équipage.

A tout ce qui précède, il faut ajouter ceci : l'attelage antique, très défectueux, ne permettait pas aux chevaux de développer toute leur puissance, parce que le collier portait, non sur le poitrail, mais sur la trachée-artère de l'animal, et l'étranglait. On voit, en effet, que le Code Théodosien limite à une charge excessivement faible les voitures des Messageries impériales. Le « Cisium », notamment, ne peut transporter qu'un maximum de 198 kilos, malgré son attelage de trois chevaux, et l'Angaria, chariot officiel des transports lourds, ne peut être chargé qu'à concurrence de 492 kg.

Le harnais vicieux de l'époque romaine resta en usage jusque vers le IX<sup>e</sup> ou vers le X<sup>e</sup> siècle de notre ère. Des expériences faites à Paris en 1910 ont démontré que les chevaux, attelés de la sorte, n'étaient pas capables de remorquer le quart du poids qu'ils entraînaient aisément avec le harnais moderne.



# Les Invasions Barbares

---

Tous ces modes de transport disparurent rapidement après l'arrivée des Barbares.

Non seulement ces Barbares amenèrent en Gaule des mœurs nouvelles, nécessitant des moyens nouveaux de transports, mais les routes romaines, rectilignes et pavées, disparurent peu à peu.

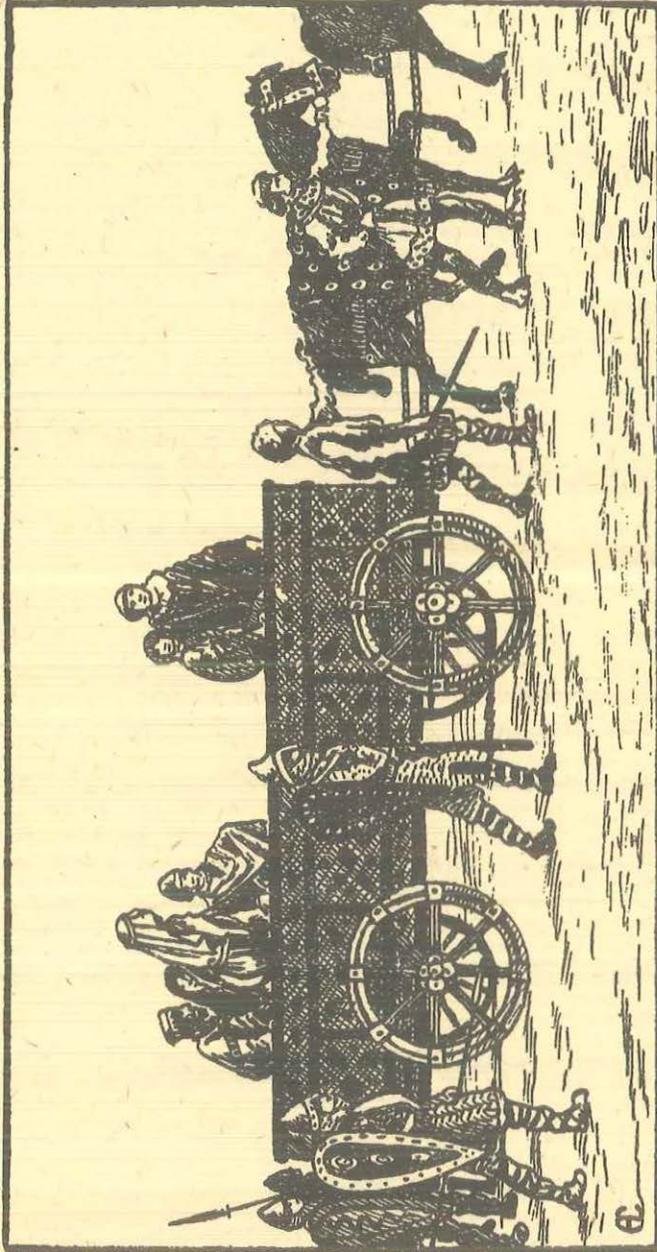
Pourquoi, direz-vous, abandonna-t-on ces belles routes?

D'abord, ces routes étaient des voies militaires et stratégiques plus que des voies ordinaires de communication, c'est-à-dire qu'elles avaient été construites par les Romains pour leur permettre de mieux gouverner la Gaule qu'ils avaient conquise.

Après l'invasion des Barbares, les bourgades se développèrent loin justement de ce réseau de routes romaines qui cessa peu à peu d'être utilisé.

Quelques routes, dites « royales », ne cessèrent pas d'être entretenues et praticables par tous les temps. Par contre, les chemins transversaux étaient intentionnellement maintenus en mauvais état par les seigneurs locaux qui avaient le droit de saisir toute marchandise renversée sur le sol de leur domaine.

A certains endroits même, la population arracha les pierres des chaussées romaines pour la construction des maisons. Toujours est-il que, vers le 6<sup>e</sup> siècle, les chaussées romaines avaient presque entièrement disparu.



CHAR SEIGNEURIAL DU XII<sup>e</sup> SIÈCLE (d'après une enluminure du temps)

# Le Moyen Age

---

Pendant mille ans, l'histoire du véhicule se réduira à presque rien. Les gens du Moyen-Age n'ont réellement estimé qu'un unique mode de locomotion : le cheval. Jusqu'au XV<sup>e</sup> siècle les voitures ne seront, dans l'histoire de la civilisation, qu'un à côté négligeable et joueront un rôle très effacé.

Le chariot mérovingien, pourtant est resté célèbre, parce qu'il est lié à la légende des rois fainéants. On ne sait d'ailleurs rien de précis sur ce char dont la structure est inconnue. Tout au plus sait-on qu'il était traîné par des bœufs ; et encore, ce détail lui-même est fourni par Eginhard (1) qui vivait deux siècles plus tard. S'il faut l'en croire, on s'étendait sur des peaux de bêtes, au fond du chariot massif qui se traînait d'ornière en ornière, conduit par un bouvier.

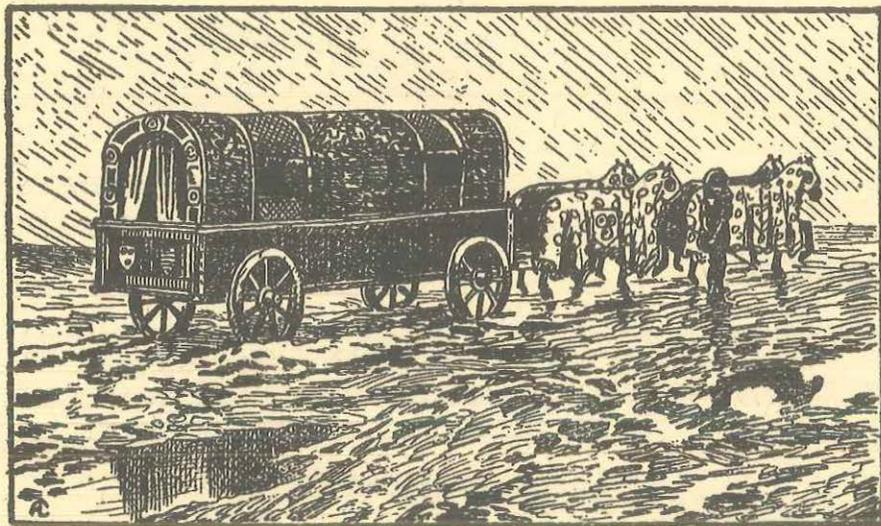
Le moindre voyage demandait alors des jours et des jours. Aussi, lorsqu'ils voulaient aller vite, les Mérovingiens montaient-ils à cheval pour parcourir à franc-étrier des distances considérables.

Sur les véhicules carolingiens, nous ne sommes pas mieux renseignés. Il existait des *litières* (voir plus loin), mais le cheval restait seul en honneur, même pour les dames qui, tantôt, montaient en amazones, tantôt s'asseyaient sur une chaise fixée au côté droit de la selle.

Les déplacements étaient d'ailleurs, quand il le fallait, extrêmement rapides. De Pâques 786 à Pâques 787, Charlemagne va d'Attigny (Ardennes) à Worms (sur le Rhin), de Worms à Florence (Italie), de Florence à Rome, de Rome à Bénévent (près de Naples),

---

(1) Eginhard, chroniqueur franc (770-840), secrétaire et peut-être gendre de Charlemagne. A laissé une précieuse biographie de l'Empereur.

GRAND CHAR DE VOYAGE (XIV<sup>e</sup> Siècle)

et de Bénévent à Rome. Toutes ces courses sont faites dans des délais surprenants, mais toujours à cheval, rien qu'à cheval.

Quant aux voitures, jusqu'au XV<sup>e</sup> siècle, elles demeurent rudimentaires. Un fait d'ailleurs est significatif à cet égard : il n'existait aucune corporation ouvrière spécialisée dans leur construction. Elles étaient fabriquées par des charrons, et les charrons ne formèrent un corps de métier régulier qu'en 1498 seulement, c'est-à-dire à l'aurore de la Renaissance.

Ainsi, du XII<sup>e</sup> au XV<sup>e</sup> siècle, les voitures sont-elles de simples caisses, plus ou moins vastes, posées sur l'axe des roues, sans aucune suspension, et en tout semblables, comme structure, aux lourds charriots dont se servaient les négociants pour le transport des marchandises. On dissimulait seulement la grossièreté de ces voitures sous d'éclatantes peintures et des étoffes précieuses. Les roues seules présentaient quelques difficultés de construction.

Elles coûtaient d'ailleurs un prix très élevé, fixé par ordonnance royale en date du 30 janvier 1350 : 60 sous les deux paires. Or, 60 sous de 1350 représentent en pouvoir d'achat actuel environ 2.640 francs.

On comprend qu'à pareil prix les Barons Féodaux, hommes de cheval, n'aient jamais encombré leurs châteaux de voitures et de chariots.

Il est facile, en examinant les miniatures de l'époque, de voir que pendant trois siècles, les véhicules conservèrent ce même aspect général : tantôt découverts, tantôt protégés par de splendides tapisseries tendues sur les cerceaux de bois. En général, l'accès de ces vastes chariots se faisait par une ouverture sur le côté, entre la roue d'avant et la roue d'arrière. On y pénétrait aussi parfois par le fond.

Au XII<sup>e</sup> siècle, les enluminures (1) montrent les voyageurs debout dans le char. Aux XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècles, on les y voit assis, ce qui fait supposer l'existence de bancs, soit posés sur le plancher, soit suspendus aux ridelles (2).

Cette rudesse du véhicule était habituellement dissimulée sous des tentures (3), des blasons (4), des cartouches (5); et les chevaux de trait disparaissaient de même sous des caparaçons (6) armoriés et magnifiques.

(1) Enlumineurs : Peintres qui, avant l'invention de l'imprimerie, illustraient et coloriaient à la main les magnifiques manuscrits.

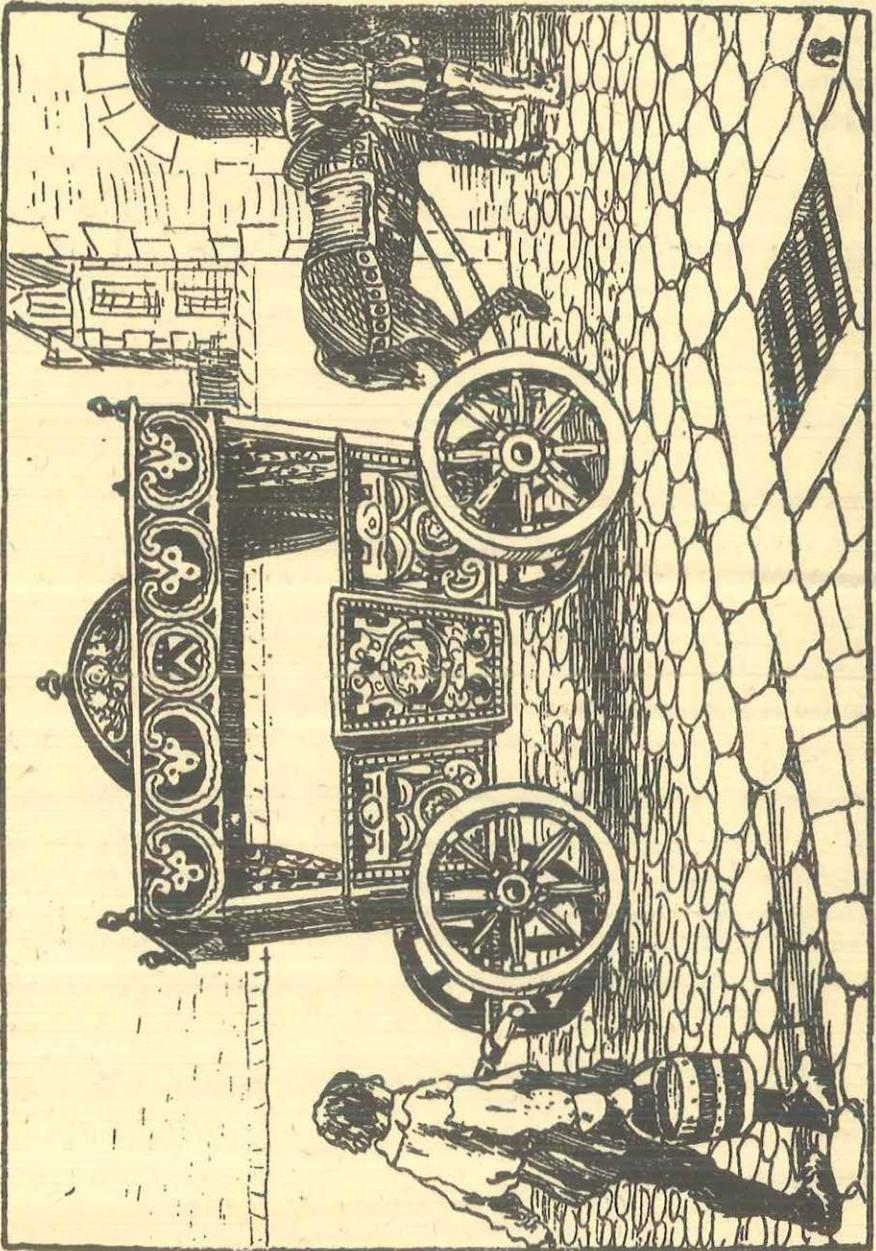
(2) Ridelles : main courante, à la partie supérieure du bordage entourant la caisse du véhicule.

(3) Tentures ou rideaux de tapisserie, parfois très riches, toujours très décoratifs.

(4) Blasons ou écussons : Boucliers de parade portant des figures ou des dessins géométriques, différents pour chaque famille noble.

(5) Cartouches : motifs décoratifs destinés à recevoir une inscription, un nom, une devise.

(6) Caparaçon : grand manteau qui enveloppait le cheval et pendait presque au ras du sol.



CARROSSE DEBUT DU XVII<sup>e</sup> SIÈCLE (d'après une estampe du temps)

On comprend que de semblables voitures n'étaient pas construites pour faire de la vitesse. L'état des routes, pleines de fondrières, s'y fut d'ailleurs opposé, étant donné surtout l'absence de toute suspension.

Au XIV<sup>e</sup> siècle, la suspension des voitures était pourtant connue, mais le clergé s'élevait contre la vulgarisation de ce luxe « asiatique ».

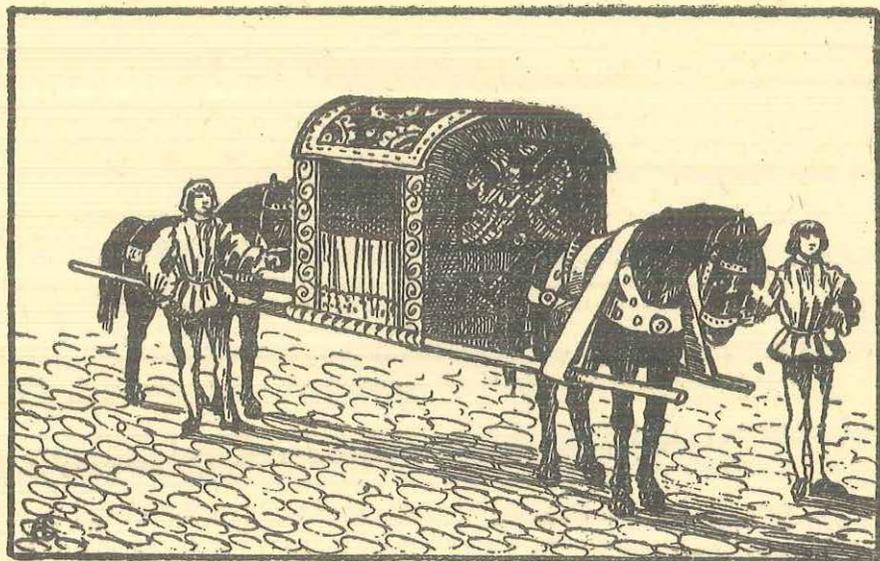
A la vérité, ces lourdes voitures, pendant les déplacements des maisons nobles servaient moins au transport des châtelains qu'à celui des chambrières (1) et de leurs coffres (2). Mais ils étaient cause de l'extrême lenteur de ces déplacements. On possède par exemple, étape par étape, un itinéraire suivi en octobre 1327, par Jean de Blois et sa suite, à cheval. Les étapes journalières furent de 30 à 35 km. Par contre, un second itinéraire du même seigneur, accompagné cette fois de voitures, en mars 1328, n'indique plus que des étapes journalières oscillant entre 10 et 12 km. Cette lenteur est due à ce que les véhicules, trop lourds, n'avançaient que très lentement sur les routes de terre, surtout en temps de pluie. Il arrivait aux roues de s'enliser dans la boue jusqu'au moyeu, et force était parfois de décharger complètement les voitures pour les pouvoir sortir de l'ornière.

---

(1) Chambrières: femmes au service des dames nobles.

(2) Coffres: malles beaucoup plus lourdes et plus vastes que les nôtres.

Les litières, ou basternes, réservées aux femmes et aux malades permettaient des vitesses un peu supérieures. C'étaient des caisses de bois, ouvertes ou closes, munies de longs brancards et portées par deux mulets, l'un en tête, l'autre en queue. Ce véhicule, qui venait des Romains, était encore en usage au XVII<sup>e</sup> siècle puisque Charles-Quint, Richelieu et Wallenstein l'utilisèrent en campagne. Au XIV<sup>e</sup> siècle, cette litière était employée couramment, surtout dans les villes. L'empereur Charles IV ainsi qu'Isabeau de Bavière avaient pris place dans une basterne pour entrer à Paris, celui-là en 1378, celle-ci en 1405.



LITIÈRE DU XV<sup>e</sup> SIÈCLE (d'après le Ms. 6465 des Grandes Chroniques de France)

### VERS LA FIN DU MOYEN-AGE L'AVENEMENT DU CARROSSE

Le XV<sup>e</sup> siècle, pourtant inventif, ne modifia en rien cet état de chose. Le XVI<sup>e</sup> siècle lui-même, le grand siècle de la Renaissance, n'apporte rien de nouveau en ce qui concerne le véhicule.

Les premiers carrosses dit-on, y virent le jour. Cela n'est nullement prouvé, du moins pas avant la fin du siècle. On ne peut en effet désigner sous le nom de carrosse la caisse grossière dont, parfois se servit Catherine de Médicis et moins encore celle dont, avant elle, usait Diane de Poitiers. (1).

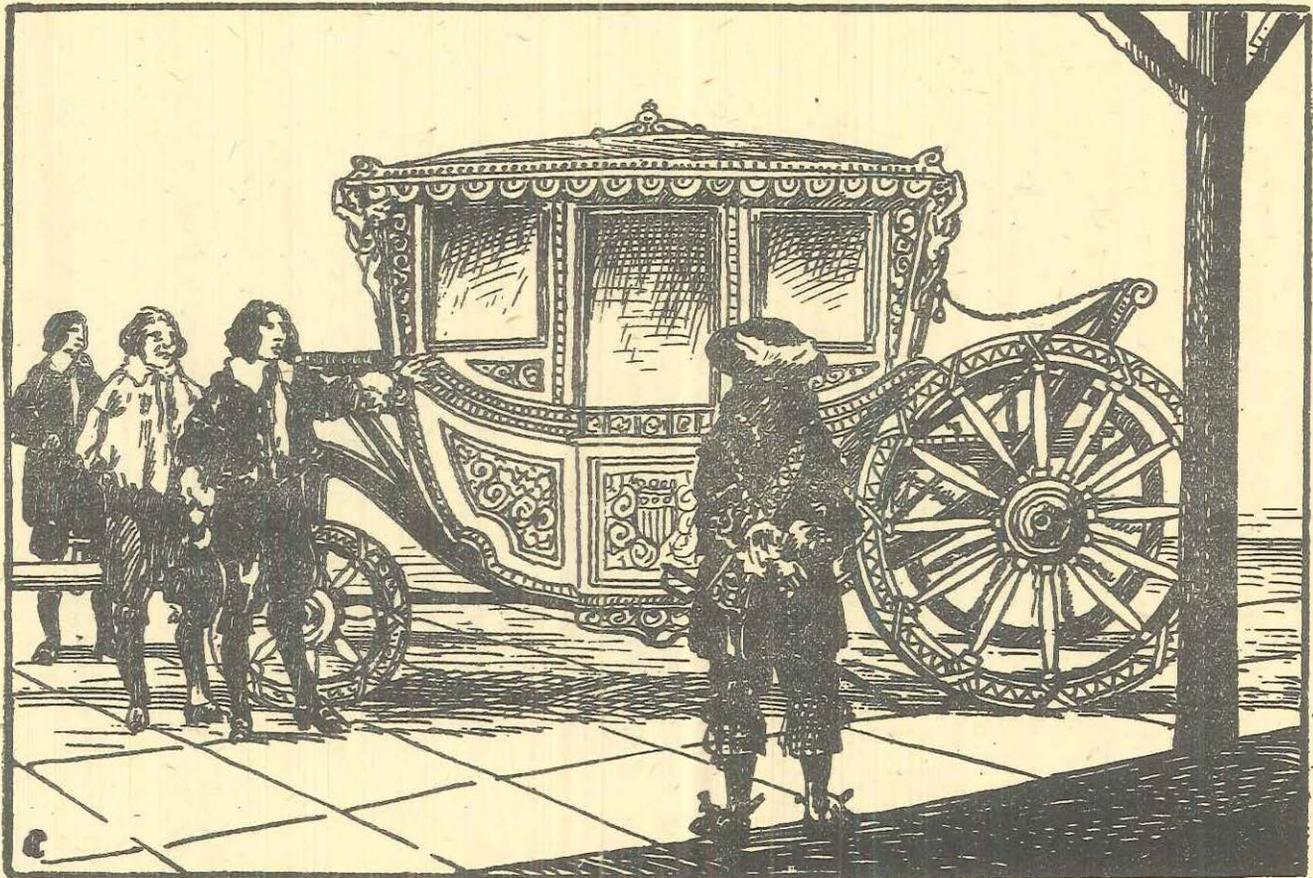
La première carrosse, car le mot resta féminin jusque vers 1660; appartient à la veuve de Bordeaux, maître des Comptes, habitant à Paris, rue Saint-Antoine. Cette voiture, peut-être importée d'Italie, ne marquait encore qu'un progrès très relatif sur les charrettes du Moyen-Age. C'était une grande boîte vernie, suspendue par des cordes au-dessus du train, et où l'on grimpait par une échelle de fer. Cet équipage apparut dans les rues de Paris vers 1590 ou 1591.

Vingt ans plus tard, il n'en circulait encore que quelques-uns, du même genre, notamment celui où Henri IV fut assassiné et qu'il prêtait tantôt à la reine, sa femme, tantôt à Sully.

Ces carrosses suspendus à des lanières de cuir étaient couverts d'un toit soutenu par quatre colonnettes, et fermées à volonté par des rideaux. Elles restèrent dans cet état jusque sous Louis XIII, époque à laquelle, sur l'initiative de Bassompierre, les rideaux furent remplacés par des panneaux vitrés. En 1640, le Président de Thou en vulgarisa l'usage parmi la classe bourgeoise.

En 1664, les carrosses avaient acquis la forme qu'ils ont conservée jusqu'au début du XIX<sup>e</sup> siècle. Ils se couvrirent de dorures,

(1) Diane de Poitiers : favorite du roi de France Henri II.



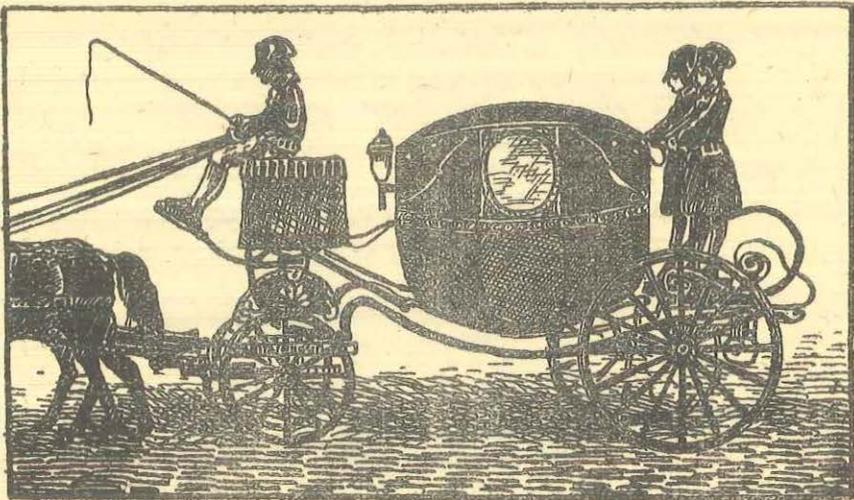
CARROSSE EPOQUE LOUIS XIV (d'après un tableau de 1667, par Van der Meulen)

d'ornements, d'armoiries, de peintures exécutées par les meilleurs artistes. C'est alors aussi que leur nom devint masculin par suite d'une erreur de Louis XIV qui demanda un jour « son carrosse » au lieu de « sa carrosse ». Les courtisans l'imitèrent et l'Académie française également.

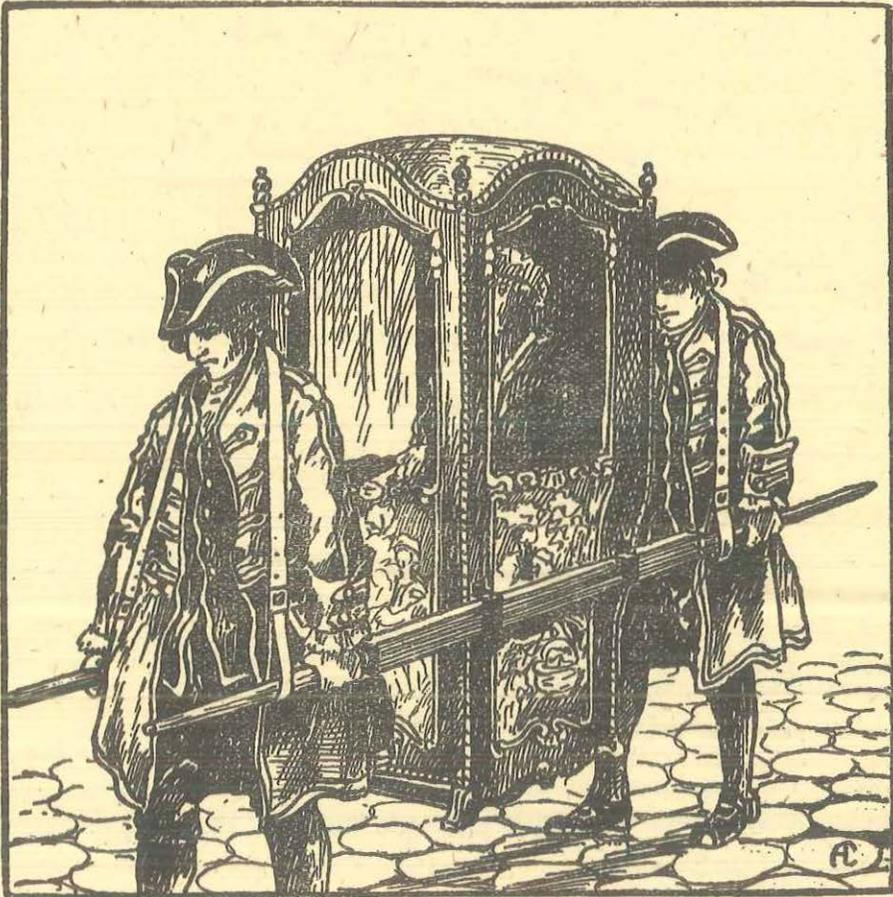
La caisse du carrosse s'agrandit peu à peu, devint une chambre capitonnée, élégante, pouvant contenir six personnes sur ses deux banquettes. Le siège du cocher surmontait l'avant-train et des laquais se tenaient debout sur un plancher à l'arrière. De telles voitures étaient solennelles, imposantes, mais n'avançaient qu'avec une extrême lenteur parce que trop lourdes. Il fallait une demi-journée pour aller de Paris à Versailles dans ces fastueux équipages.

Tels quels, ils n'en frappaient pas moins l'imagination populaire, et l'on sait que les conteurs les mettaient volontiers en scène dans leurs récits, témoins les carrosses du Marquis de Carabas, de Cendrillon et de bien d'autres héros littéraires de l'époque.

Evidemment, les 14.000 carrosses qui, en 1720, encombraient les rues de la capitale, étaient loin d'offrir tous le même luxe. Mais même allégés, débarrassés de leurs ornements superflus, réduits à des dimensions plus modestes, ils n'en restaient pas moins des véhicules lents, suffisants pour la promenade, mais impropres au voyage.



BERLINE DE VILLE 1806 (Musée de Compiègne)



CHAISE A PORTEURS conservée au Musée de Versailles

## DU CARROSSE AUX VOITURES MODERNES

### Les chaises à porteur

Néanmoins, jusque sous le règne de Napoléon, les carrosses restèrent le seul type de voiture urbaine considéré comme élégant. type dont dérivèrent d'ailleurs, après le remplacement des courroies de suspension par des ressorts métalliques, tous les modèles

en usage jusqu'à ces dernières années : le landau, la calèche, la victoria, la berline, et même le corbillard.

En même temps que le carrosse, la chaise à porteurs et ses succédanés jouèrent leur rôle. La Reine Margot (1) fut, dit-on la première à s'en servir. Ce véhicule était une étroite cabine, vitrée par devant et sur les côtés, contenant un siège unique et muni de deux brancards. Il était porté par deux laquais marchant en cadence l'un en avant, l'autre en arrière. Et, comme le second laquais marchait sans y voir, la vue barrée par la chaise qu'il avait devant lui, les accidents étaient fréquents : un faux pas de sa part et tout s'abattait dans une explosion de vitres brisées.

On imagina quelques améliorations à ces chaises à porteurs. On les munit d'une roue par dessous : cela s'appelait des « Brouettes » qu'un homme poussait. On en créa d'autres aussi montées sur 2 roues et qu'un valet remorquait. On les baptisa Vinaigrettes. Mais ces innovations n'eurent qu'une vogue éphémère.

Quant aux chaises à porteurs, elles vécurent jusqu'à la Révolution et même, exceptionnellement, jusqu'au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle. Aujourd'hui, on ne les utilise plus que dans les villes d'eau pour promener les malades.

Le destin de tous ces véhicules touche à sa fin. Dans les grandes villes, ils ne sont plus, déjà, que d'anachroniques raretés. L'automobile a relégué l'équipage au rang d'une pièce de musée, d'une curiosité archéologique.

---

(1) REINE MARGOT : première femme du roi Henri IV.

# Transport des Marchandises

---

De la **Benna** gauloise et du chariot mérovingien aux élégants et luxueux carrosses, les véhicules pour les transports individuels des nobles et des riches se sont sans cesse améliorés.

Le transport des marchandises n'a pas suivi la même évolution et, depuis l'époque gallo-romaine jusqu'à l'apparition du chemin de fer, on n'a guère consacré « à la denrée » que des charrettes peu caractéristiques.

Les Romains paraissent avoir créé un type de véhicule marchand : le **Carrus**, sorte de chariot à deux roues, très bas et très robuste, traîné par des bœufs, si nous en croyons les bas-reliefs de la colonne de Trajane à Rome.

Ce carrus n'était d'ailleurs pas très répandu puisque le seul grand commerce de l'Empire Romain était celui des blés, et que ce commerce s'effectuait exclusivement par voie fluviale et maritime.

Un véhicule semblable, appelé le **Plaustrum**, ne différait du carrus que par ses roues en bois plein alors que celles du carrus avaient des rayons.

Un monument funéraire de Langres enfin représente un autre modèle de voiture commerciale, sorte de charpente montée sur un train de quatre roues et, chose curieuse, munie d'une chaîne qui, empêchant la rotation d'une des roues arrière, formait frein dans les descentes rapides.

Durant la période barbare, nous ne trouvons aucune trace de véhicule à marchandise, puisque le commerce n'existait pas.

Il n'en est plus de même au cours de la période féodale : les grands convois de négoce qui unissaient les ports méditerranéens aux foires de Champagne et aux villes de la Ligue Hanséatique (Allemagne du Nord) employèrent des chariots bâchés, très solidement charpentés puisqu'ils devaient franchir les Alpes soit par le col du Mont-Cenis, soit par le col du Brenner.

Ces chariots n'ont pourtant rien d'original : c'est la traditionnelle caisse posée directement sur les deux axes des roues, qu'on retrouve d'ailleurs encore dans nos campagnes.

Comment se faisaient, dira-t-on, les transports inévitables d'un village à l'autre, d'une région à la région voisine ? En cette longue période où les routes étaient presque inexistantes et où l'usage du cheval était si répandu, presque tous les transports se faisaient « à bât ». En pays de montagne, le mulet ou l'âne remplaçaient le cheval, comme aujourd'hui encore, d'ailleurs. On voit, par toutes les estampes du XVII<sup>e</sup> siècle, que ces bêtes de somme étaient encore utilisées, en même temps que les chariots, par les marchands du règne de Louis XIII et de Louis XIV.

De tous temps, de plus, les transports importants s'effectuaient par eau partout où les cours d'eau se prêtaient à la navigation.

Au XVIII<sup>e</sup> siècle, c'est encore la charrette, tantôt à deux, tantôt à quatre roues. Jusqu'aux premiers chemins de fer on ne connaît pas d'autre véhicule.

Cependant, au XIX<sup>e</sup> siècle, une organisation apparaît : celle du transport à forfait des marchandises et des colis. Cela s'appelait « Le Roulage accéléré ». Ce service dépendait de celui des diligences dont il sera parlé dans un autre fascicule. Ce « roulage accéléré » se faisait exclusivement au pas, à la vitesse de deux lieues à



CHARIOT DE MARCHANDS AU XV<sup>e</sup> SIÈCLE

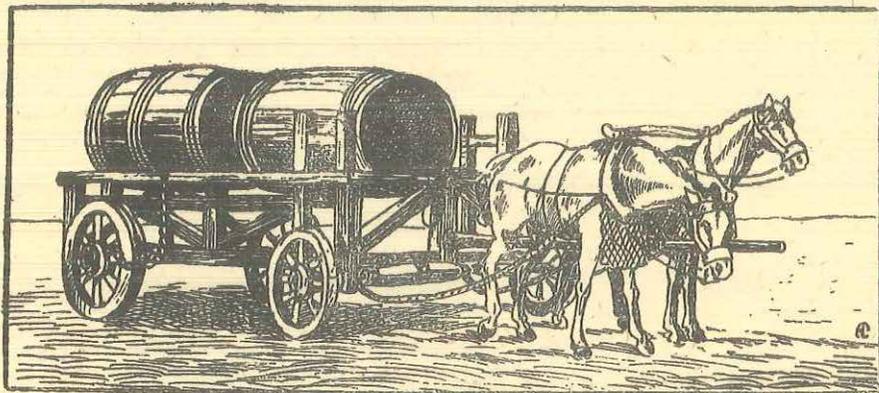
l'heure, et fournissait deux étapes quotidiennes de 6 heures représentant un trajet de 96 km. Ce service ne cessa de fonctionner qu'à mesure que se développèrent les voies ferrées.

Il serait injuste enfin de clore ce chapitre sans dire un mot de la **brouette**.

On a l'habitude de dire que c'est Blaise Pascal qui a découvert la brouette. Pascal a bien publié des calculs sur la brouette, mais ce n'est pas lui qui l'a inventée.

La brouette est une invention chinoise. Les Romains l'ont peut-être connue, mais ce n'est pas certain. Les gens l'utilisaient au XIII<sup>e</sup> siècle, et sous sa forme actuelle. Il suffit pour s'en convaincre, de consulter l'album laissé par Villard de Honnecourt, architecte contemporain de Saint-Louis et de très nombreux manuscrits enluminés du XIV<sup>e</sup> et du XV<sup>e</sup> siècle.

Comme on le voit, jusqu'à l'époque contemporaine, le transport des marchandises s'est pratiqué selon des moyens presque inchangés et qui disparaissent lentement devant le train et les camions.



CHARIOT DE MARCHANDISES GALLO-ROMAIN  
(d'après un bas-relief de Langres)

A paraître prochainement :

A. CARLIER : HISTOIRE DU VÉHICULE

*Les Véhicules à traction animale :*

**II. — DILIGENCES ET MALLES-POSTES**

**III. — DERNIERS PROGRÈS**

**(omnibus, fiacres, cycles)**

Le fascicule cartonné..... 2 fr. 50

Par souscription aux 10 numéros..... 20 fr. »»

*L'imprimerie à l'École, Saint-Paul A.-M.*  
C/C Freinet, Saint-Paul, Marseille 115-03

*Le Gérant : C. FERRINET*

---

**IMPRIMERIE NOUVELLE**  
**CAGNES-SUR-MER**

---